RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon
GRAND PROJET FERROVIAIRE

Atelier technique « Paris – Orléans – Nevers : quelles fonctionnalités ? » - réunion n°1

Date : 27 novembre 2012
Heure : 10h00-17h00

Lieu : Orléans

Invités :

Nadia	ARBAOUI	Agence d'urbanisme d'Orléans
Valérie	ARGY	Syndicat Mixte du pays de grande Sologne
Sarah	BASTIDE	DREAL Auvergne
Philippe	BEL	Agglo Orléans Val de Loire
Dominique	BERTIN	Bourges Plus
Corinne	BIVER	Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire
Matthieu	BLIN	CCI Centre
Bertrand	BORY	DREIA
Kadri	CHAFFEI	SNCF Région Centre
Philippe	CHARLOT	stop LGV POCL
Charles-Antoine	DE VIBRAYE	TGV GCA
Dominique	DEMASSOL	CCI Cher
François	D'ESPINAY	Syndicat Mixte du pays de grande Sologne
Caroline	DEVEAUX	Ville la Charité-sur-Loire

Jérôme	D'HARCOURT	Ville Orléans
Jean-Pierre	JACQUET	CCI Indre
Fabien	JIMENEZ	DR Centre
Pierre	KALUZNY	Stop LGV POCL
Fabrice	LABROILLE	Région Ile-de-France
Wilfried	LACOUR	SNCF Direction régionale Centre
Jean-Marc	MATHIOS	Agglo Nevers
Joël	MIRLOUP	CESER Centre
Jean-François	PAIX	SNCF
Philippe	PERRINELLE	SNCF
Romain	REGOUBY	DREAL Centre
Jacky	RICHARD	CR Centre
Gérard	RIGAUD	Agglo Nevers
Jean-Christophe	ROY	DREAL Bourgogne
Jean-François	TROIN	FNAUT

Mission POCL : Thomas ALLARY (directeur de projet), Didier ROBLES (adjoint au directeur), Alain CHAUSSE (chargé des études économiques)

Accompagnateurs de la Mission POCL : Anne BRISSAUD et Pascal MOLINER (APSA)

Bureau d'études : Jérôme FERRY et Alexandre SCHMIT (SETEC INTERNATIONAL)

Garante de la Concertation : Mélanie GOFFI (CNDP)

ORDRE DU JOUR

- Rappel des objectifs et de la gouvernance de cette nouvelle étape d'étude
- Objectifs et des règles de l'atelier
- Présentation du rôle de la garance de la concertation
- Travaux en groupe sur les dessertes
- Réflexions sur les temps de parcours et dessertes
- Restitution et esquisse d'un panorama des attentes des participants en termes de fonctionnalités et de desserte
- Synthèse et programme des ateliers suivants

DOCUMENTS REMIS

- Mode d'emploi de la concertation
- Données de base pour la concertation

QUESTIONS POSEES / THEMATIQUES ABORDEES PAR LES PARTICIPANTS DANS LE CADRE DES TRAVAUX EN SOUS-GROUPE

Ce premier atelier consiste à identifier les besoins des participants et leur perception du projet en matière de dessertes (représentations des dessertes sur des cartes du projet). Il résulte de ce travail en petits groupes, l'expression des attentes suivantes en matière de fonctionnalités et de dessertes :

En lettres droites : les questions et avis des participants

En italique : les réponses de RFF

<u>L'opportunité et objectifs du projet LGV POCL</u>

- A l'heure de la révision du SNIT, n'est-ce pas plus raisonnable de partir de l'existant et de rester dans le champ du possible plutôt que d'entamer un nouveau projet ?
  Le projet POCL est un projet de très long terme qui ne peut se limiter à la considération du contexte actuel
- Est-ce que le rapprochement SNCF – RFF va faciliter les choses pour le projet POCL ?
  Cela ne changera rien car les activités « infrastructures » et « voyageurs » resteront indépendantes conformément à la législation européenne.
- La liaison Clermont-Lyon doit être mise en avant

Elle constitue un des cinq objectifs du projet

Scénarios – Options de passage

- Difficile de discriminer entre les deux scénarios en considérant les relations Blois - Orléans – Paris. En revanche pour certains acteurs, la performance des relations intersecteur (Orléans avec les autres régions notamment Orléans – Lyon – sud-est) apparaît plus contrastée.. Un des objectifs importants de l'atelier sera donc de travailler à l'optimisation et fiabilisation de ces dessertes intersecteur.

Dessertes des villes du territoire

- Qu'en est-il de l'intégration de la desserte de Bourges dans le libellé de l'atelier (au-delà de « desserte Paris – Orléans – Nevers ») ?
  RFF précise que la desserte de Bourges mais aussi de Châteauroux fait bien partie du périmètre de l'atelier même si ces villes ne sont pas mentionnées dans le intitulés des ateliers pour des raisons de commodité uniquement

- Difficultés de compréhension liées au terme de desserte. Pendant le débat public, il a été dit que RFF ne pouvait pas prendre d'engagements sur les dessertes car elles dépendent de l'opérateur. Quelle crédibilité ont donc les dessertes proposées ?
  Il n'est pas possible de connaître exactement les services qui seront mis en place par les opérateurs ferroviaires dans quinze an pour deux raisons : . d'une part, car cet horizon est loin, et d'autre part car chaque opérateur a sa propre stratégie commerciale et ses propres coûts de production. On peut toutefois chercher à estimer ces dessertes en se fondant sur l'estimation des potentiels de déplacement (grâce à un modèle de trafic), sur des hypothèses sur les capacités des matériels et sur les modèles de coût des transporteurs. S'il n'est donc pas possible de s'engager à la place d'un opérateur, on peut toutefois indiquer que ces niveaux de desserte constituent la meilleure estimation possible qui s'appuie sur des taux de remplissage des matériels et des équilibres des dessertes économiquement viables (le ratio Recette / Charges). En d'autres termes, les nombre de fréquences données par RFF correspond « au point d'équilibre économique » du transporteur : rajouter des trains lui ferait perdre de l'argent (le train ne se « déclenchera » donc pas), en enlever lui laisserait des perspectives de gains non exploitées (qui devraient inciter le transporteur « à déclencher » le train)

- *L'important de savoir quel seront les besoins ? A partir de ces besoins, on peut définir le meilleur scénario d'infrastructures et de dessertes qui saura y répondre. L'enjeu des ateliers est alors de préciser ces besoins*

- Souhait d'une double arrivée à la fois en gare d'Orléans les Aubrais (peut-être plus systémiquement) mais aussi d'Orléans-Centre.

- Interrogation sur la possibilité de faire coexister les deux types de dessertes (celle de Paris-Lyon avec celle des villes du grand centre de la France)
  Une LGV peut accueillir différents types de services.
  Les trains partant de Paris en direction du grand centre auront tendance à rechercher une desserte optimale au sens du couple temps de parcours – nombre de fréquences. En effet, plus on regroupe de villes sur un même itinéraire, mieux on pourra remplir les trains sur cet itinéraire, plus on peut espérer avoir de trains sur cet itinéraire pour desservir ces villes. Inversement, plus on ajoute d'arrêts intermédiaires plus on augmente le temps de parcours.

  Les différentes villes seront ainsi desservies par des trains différents avec les regroupements suivants (variables à la marge selon les deux scénarios) :
  - *Paris – Orléans – Blois*
  - *Paris –(Bourges) – Vierzon – Châteauroux*
  - *Paris - Bourges – Montluçon*
  - *Paris – (Bourges) – Nevers – Moulins – Vichy – Clermont-Ferrand*
  - *Roanne sera desservie par des trains Paris– Lyon qui marqueront l'arrêt (on peut les estimer à 3 par jour par sens).*

  S'ajouteront donc les trains Paris – Lyon – Sud-est reportés depuis la LGV actuelle qui seront a priori directs sans arrêt intermédiaire, comme c'est majoritairement le cas actuellement sur cette LGV, afin d'offrir un service au moins identique en temps de parcours,

  Les trains intersecteurs (province-province) privilégieront probablement le remplissage par rapport au temps de parcours comme c'est le cas aujourd'hui. Ils rechercheront davantage à multiplier les arrêts dans les différentes villes du territoire.

  C'est la somme de tous ces services qui justifie la réalisation d'un investissement aussi important.

  - Pourquoi Orléans ne serait-elle pas desservie par les trains Paris - Lyon ?
    Orléans sera desservie par des trains à grande vitesse qui iront à Paris et à Lyon mais il ne s'agira pas des mêmes trains.
    La liaison avec Paris pourra être effectuée avec des trains :
    - *Paris – Les Aubrais – Orléans ;*
    - *Paris – Les Aubrais – Blois ;*
    - *Paris – Les Aubrais – Vierzon – Châteauroux (plus marginalement)*

Il s'agit donc d'une desserte spécifique qui se justifie par les seuls potentiels de trafic Orléans – Paris, qui sont très importants, et qui résultera de l'évolution vers la grande vitesse de la desserte actuelle (une desserte devrait subsister en partie sur la ligne existante)

La liaison avec Lyon devrait être effectuée avec des trains intersecteurs du type Lille – Roissy – Les Aubrais – Lyon

Il est peu probable qu'un service Paris – Les Aubrais – Lyon puisse intéresser un opérateur car :

- *Le temps de parcours pour la liaison Paris – Lyon serait peu compétitif par rapport à la LGV Paris-Lyon actuelle (+ 15 minutes)*
- *Il serait difficile d'équilibrer le remplissage des trains avec une liaison Paris – Orléans nettement plus forte que la liaison Orléans – Lyon*

- Il est indiqué que les intersecteurs Lille – Roissy – Les Aubrais – Lyon ne seront pas utilisés pour les déplacements de bout en bout entre Lille et Lyon car leur itinéraire est moins performant en temps que par la LGV actuelle. Ces trains serviront donc aux échanges entre le territoire grand centre et Lille d'une part, et entre le territoire grand centre et Lyon d'autre part, voire entre les villes du territoire. L'idée consiste alors à envisager un autre schéma qui consisterait à concevoir deux types de desserte :
  - une du territoire et en particulier d'Orléans vers Lyon et Sud-est ;
  - une autre du territoire vers Roissy et Lille

  En effet, ce nouveau schéma permettrait des positionnements horaires des trains plus en rapport avec la demande notamment pour des motifs professionnels. Notamment,, il permettrait des départs plus tôt d'Orléans pour arriver à Lyon vers 9 heures le matin (heure de début de réunion). Des trains Lille – « territoire » – Lyon – Sud est pourraient perdurer pour la demande en journée et le motif plus touristique ou privé.

- Des interventions sur la desserte de Juvisy, d'Orly, de Roissy et aussi l'intérêt d'un arrêt à la gare Bibliothèque F. Mitterrand pour la connexion au métro parisien

- Quelles sont les villes pour lesquelles des gares nouvelles sont envisagées?

RFF recherche d'abord à desservir les gares existantes en centre ville car c'est dans les centres ville que se situent les gisements de demande de déplacement les plus forts et que la desserte de l'agglomération reste la meilleure. En outre, c'est aussi dans les gares centre que l'on dispose de meilleures correspondances avec les TER et les autres transports en commun (il y a sur ce point consensus avec les usagers, les collectivités locales et les opérateurs ferroviaires). Cependant, dans certains cas cela est difficile à mettre en œuvre du fait d'une configuration géographique, ferroviaire ou urbaine peu propice. Cela peut conduire

à envisager des gares nouvelles comme à Nevers ou Roanne dans les deux scénarios, voire à Bourges dans une variante du scénario Ouest.

Dessertes Paris - Lyon

- La question de la gestion du doublet de lignes, LGV Paris – Lyon actuelle et LGV POCL est posée : comment gère deux lignes avec des performances différentes notamment ?
  RFF répond qu'il s'agit d'une question importante qui fera l'objet d'approfondissement d'étude dans le cadre de l'atelier socio-économie. Un rendu des conclusions dans les ateliers desserte pourra aussi être prévu